

第7章 主要産業の構造調整と今後の展望

著者	水野 順子
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
シリーズタイトル	研究双書
シリーズ番号	505
雑誌名	21世紀の韓国経済：課題と展望
ページ	191-211
発行年	2000
出版者	日本貿易振興会アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00012456

第7章

主要産業の構造調整と今後の展望

はじめに

本章では、鉄鋼、石油化学、自動車、造船の各産業の今後を展望する。これらの産業をとりあげるのは、韓国が従来これらの産業の育成に力を入れてきたこと、またこれらの産業が1997年の通貨危機の原因となり、倒産などの大きな打撃を受けた産業であること、そしてその結果としてビッグディールとよばれるドラスティックな構造調整の対象となり、大きな変化がみられた産業であるからである。同時にこれらの産業は、日本の産業と相互に競合する関係にあり、韓国としても今後日本を追い越すためには絶対に負けられない産業であると考えている重要な産業であるためである。

これらの産業は、1997年以前は設備投資を拡大して、規模の経済による競争力を形成しようとしていたという共通性がある。またこれらの産業は、共通して労働者1人あたりの資本の割合が高く資本集約的である。他方、自動車や造船は技術技能集約的な側面ももち、装置産業としての性格が強い鉄鋼、石油化学とは性格が少し異なる。韓国は、技術力の不足を価格競争力で補うために借入金で巨大な設備投資をしてきた。それが、通貨危機を招くことになったが、通貨危機によりウォン安という効果を手に入れた。これは、1998年の各産業の輸出増加に貢献した。構造調整の成果は未だ明確ではないが、1999年に入ると自動車の内需が回復し始め、それが鉄鋼の需要を牽引し、ウ

オン安が造船産業を世界のトップの座に再度押し上げた。

第1節 鉄 鋼

1. 需給動向

表1にみるように、1998年の鉄鋼材は、1997年に比べて全体の内需が34%減少した。これに対して輸出は、通貨危機によってウォン貨が切り下げられた結果、価格競争力が高まり、北米や欧州を中心に約55%以上伸びた。輸出の増大が、内需の不振をカバーしたため、全体の生産は約11%の減少にとどまった。

表1 鉄鋼の需給動向

(単位: 1,000M/T, %)

	1996	1997 (A)	1998 (B)	1999 (C)	1998 対前年比 (B)/(A)(%)	1999 対前年比 (C)/(B)(%)
条鋼類						
生産	18,002	19,118	15,751	16,700	-17.6	6.0
輸出	1,339	1,273	3,438	2,580	170.1	-25.0
輸入	1,712	1,287	443	1,050	-65.6	137.0
内需	18,375	19,132	12,756	15,170	-33.3	18.9
板材類						
生産	23,804	25,137	23,295	26,300	-7.3	12.9
輸出	8,043	9,035	12,672	10,500	40.3	-17.1
輸入	2,897	2,456	1,165	1,200	-52.6	3.0
需要	18,658	18,558	11,788	17,000	-36.5	44.2
鉄鋼材計						
生産	42,379	44,820	39,528	43,550	-11.8	10.2
輸出	9,456	10,394	16,202	13,170	55.9	-18.7
輸入	4,659	3,789	1,626	2,270	-57.1	39.6
内需	37,582	38,215	24,952	32,650	-34.7	30.9

(出所) 韓国産業銀行『産銀調査月報』(韓国語) 1998年12月号, 19ページ, 同1999年6月号, 12ページ, および同1999年12月号, 18ページ。

ところが、1999年にはこの状況が反転した。1999年の鉄鋼材全体への内需は30%以上増加し、輸出は18%以上減少した。1999年は、経済成長率が好転し自動車などの生産が急激に増加したため、上半期の鉄鋼材内需が増加した。これにより、鉄鋼材生産も3月以降増加傾向に入った。内需の回復により生産は対前年比10%以上増加し、1996年生産の97%まで回復した。反対に輸出は、1998年下半年期から減少傾向に入り、1999年上半年期の輸出は対前年同期比でマイナス25%になった。

国内の需要先をみると、条鋼類は、1998年の民間建設工事受注額や建設許可面積が1997年の半分以下という大幅な落ち込みとなり、33%の減少であったが、1999年には、下半期の設備投資の拡大により民間建設の増加が見込まれ18%の伸びとなった。一方板材類は、1998年の自動車が前年比30%減の195万台と落ち込んだため内需も36%の落ち込みであったが、1999年に入ると急速に回復し始めたため44%の増加となり生産は1996年の水準を超えた。

2. 生産能力の拡張と財務の悪化

鉄鋼供給は、1990年代の経済成長にともなう内需の増大に対応すべく、電気炉の生産能力を急速に拡大してきた（表2参照）。表3から転炉と電気炉の設備稼働率（生産／設備能力）をみると、転炉が100%以上の稼働率で推移してきたのに対して、電気炉は1992年以降70～80%台の低水準で稼働してきたことがわかる。すなわち、拡充した電気炉の生産能力は十分に活用されず、需要は転炉に集中し、電気炉は、過剰設備による低稼働率で経営状態が良くなかったことが推測される。また、設備を拡張するにあたっては、自己資金よりは、専ら外部資金に依存したため、自己資本比率は年々低下の傾向にあり、利子の支払いなどの負担がかさんで経営を悪化させていった。

主要メーカーの財務状況⁽¹⁾をみると、1997年に倒産し通貨危機の最初のきっかけをつくった韓宝鉄鋼は、1994年に当期純利益が減少し始め、1995年には172億ウォンの赤字に転落した。1995年の売上高が1993年の売上高の1.06

表2 鉄鋼の工程別設備能力

(単位: 1,000M/T)

	1990	1995	1996	1997	1998	1999
製鉄	1,756	21,744	21,744	21,744	21,674	26,010
製鋼						
転炉	17,200	21,154	21,154	21,154	22,007	26,180
電気炉	8,316	17,525	21,400	22,200	23,085	22,390
小計	25,516	38,679	42,554	43,354	45,092	48,570
熱延鋼板	10,136	19,061	20,861	21,061	20,670	-
冷延鋼板	5,357	8,884	9,175	11,183	11,666	-
表面処理鋼板	2,394	3,800	4,625	5,060	5,817	-
鋼管	3,012	4,042	4,673	5,618	5,635	5,635
ワイアロープ類	403	601	690	1,998	2,389	2,389
合金板	245	258	387	387	398	398

(出所) 韓国鉄鋼協会『鉄鋼統計年報』(韓国語) 1999年版, 246~247ページ。1999年の値は韓国産業銀行『産銀調査月報』1998年6月号, 16ページ。

表3 鉄鋼の設備稼働率(生産/能力)

(%)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
転炉	105	96	104	102	108	111	115	108
電気炉	91	73	84	86	79	72	83	70

(出所) 韓国鉄鋼協会『鉄鋼統計年報』1999年版, 246~247ページ。1999年の値は韓国産業銀行『産銀調査月報』1998年6月号, 16ページ。

倍とほとんど変化していない状態で、1995年の負債総額は、1993年の3.6倍に増えていた。韓宝鉄鋼は設備を拡張している途中で倒産した⁽²⁾。また、1997年3月に倒産した三美総合特殊鋼は、1993年からすでに当期純利益は赤字であった。赤字は年々縮小する傾向にあったものの、負債総額は拡大傾向にあった。7月に倒産した起亜グループの場合、原因となった3社は、起亜特殊鋼、亜細亜自動車、キサンであるが、そのうちの起亜特殊鋼は、1993年から当期純利益が減少傾向にあり、1995年に赤字に転落した。1996年の赤字は895億ウォンであった。1995年の負債総額は、1993年の1.9倍に増えていた。鉄鋼メーカーの経営は、この3社に限らず韓国製鋼や釜山スチールも赤字であった。また、赤字でないまでも当期純利益は減る傾向にあり、各電気炉メ

一カーの設備拡張路線が全体に悪い結果を招いていることが明らかであった。こうなると、金融機関の信用供与を得られた企業が延命できるという状況になり、悪い風評などにより簡単に倒産に追い込まれることになる。

3. 構造調整

1997年に倒産した韓宝鉄鋼の処理は、2年以上も遅延していたが、表4に示したようにアメリカを中心にしたネイバース・コンソーシアムを最初の売却相手として選定し、解決の展望が見え始めた⁽³⁾。1999年8月初めに韓宝鉄鋼売却のため、債権団とネイバース・コンソーシアム間の売却の仮契約が締結された。今後詳細な検討を経て価格協議に入ることになる。東国製鋼が、韓宝鉄鋼買収対象から除外されたことにより、電気炉業界の構造調整の方向は、国内業界間の合併によって行われることになった。

世界的に大型化の趨勢である影響を受け、国内業界も合併を通して構造調整を追求しているが、現時点では、現代グループの中核企業の一つである仁川製鉄をグループから分離し江原産業との合併が検討されている。合併が実現した場合、粗鋼生産能力が800万トン弱の世界的電気炉メーカーが誕生することになる。これとは別に仁川製鉄は、有償増資と保有株式売却などを通じて財務構造の改善を図っている。東国製鋼は、日本の川崎製鉄から資本を導入すると同時に、株式の相互保有を通じて戦略的提携の強化を狙っている。1998年の粗鋼生産でみると、POSCO、仁川－江原、東国製鋼の3社で韓国全体の85%を占めることになる。

特殊鋼業界は、内需の回復と業種専門化の成果として経営が好転し、独力による経営の改善が期待できるようになった。1999年の上半期は、昌原特殊鋼と三美総合特殊鋼が各々140億ウォンと36億ウォンの経常利益を出した。また、起亜特殊鋼も、自動車の景気が回復するにつれて、対前年同期比で50%以上の売上高増加をみた。

表 4 韓国鉄鋼企業再編の動向

条 鋼	<ul style="list-style-type: none"> 1997年2月、三美総合特殊鋼は、昌原の特殊鋼部門を浦項総合製鉄 (POSCO) に売却 (昌原特殊鋼として別会社へ)。
鋼 板	<ul style="list-style-type: none"> 1998年、POSCO は、合理化の一環として表面処理鋼板部門の浦項鋼材工業を吸収合併。 1999年8月、東国製鋼は、川崎製鉄とスラブ、ホットなど素材・中間製品の供給および技術、販売協力を含む包括提携を結ぶことで合意。 1999年8月、アメリカの投資会社ネイバース・コンソーシアムは、韓宝鉄鋼工業の唐津製鉄所を買収することで仮契約締結。同製鉄所は、小棒工場と第一熱延工場 (200万トン。1998年7月より操業停止) が完工したところで、工事中断。4億8000万ドルで資産を売却する内容で暫定的に合意。 1998年12月、新日本製鉄が POSCO の米国預託証券約30.6万口 (POSCO 発行済株式の約0.1%分) を取得。POSCO は、1999年6月に新日鉄株式60.1万株を取得。 仁川製鉄と江原産業は、1999年11月合併申請書を提出。12月に両社は臨時株主総会を開催。2000年1月までに合併完了の予定。 1999年7月、韓国産業銀行は、POSCO 株式8%を売却し、韓国政府の同社に対する持ち株比率は12.84%へ、残りも1999年内に売却予定。
鋼 管	<ul style="list-style-type: none"> 1997年12月、連合鉄鋼工業は、小径ミル (年産約10万トン) をアメリカのインターナショナル・マシナリー・マーケティング社 (中古設備専門業者) に売却。 1998年、新湖スチール社 (旧韓国鋼管) は、電縫管部門をアメリカのインターナショナル・マシナリー・マーケティング社に売却。 現代鋼管は、現代グループから分離し売却推進。外資誘致の予定。 1998年、東部製鋼は、造管ラインをアメリカに売却。

(出所) 日本鉄鋼連盟『韓国鉄鋼業の動向』1999年10月、14ページ。

4. 展 望

韓宝鉄鋼と三美総合特殊鋼の売却ならびに電気炉メーカーの過剰設備の償却が、鉄鋼業界の今回の問題を解決する処方箋であったが、韓宝鉄鋼の海外

売却に目処がついたことは負債の圧縮という点で成果であった。また、仁川製鉄と江原産業の合併は、電気炉企業の国際競争力を高める契機になると期待されている。残る過剰設備償却のため、海外への設備売却や償却をいっそう推し進めて、利益のでる経営をしていくことが求められている。2000年の各企業の投資計画は、合理化のための投資や公害防止のための投資を伸ばす計画となっているものの設備増設は減少するとしている。

第2節 石油化学

1. 需給動向

石油化学産業は、1990年の設備投資自由化により、生産能力が大幅に拡大した。1988年にエチレン換算で約50万トン強にすぎなかった生産能力は、1991年に255万トン強に拡大し、1997年には489万トンに達した⁽⁴⁾。このように急速に生産能力を拡大した結果、1992年、1993年には供給が過剰になり、企業経営が悪化した。これを解決するため、各企業は、輸出に活路を求め、韓国はアジア市場で最大の輸出国として浮上した。

設備投資を拡大してきたのは、予測される内需の増大に備えるとともに、輸出需要を維持拡大し、系列企業を通じて他分野へ進出することで競争力を高めるためであった。政府は、供給過剰が明らかになった1992年に投資自由化措置を一部修正し、エチレンなどの品目に対し新規投資を事実上抑制する投資指導法案を作成したが、同法案が1996年失効すると、企業は再び設備投資を拡大した。しかし、1997年のアジア通貨危機とその後の需要の萎縮により、石油化学産業は輸出と内需の両方から打撃を受けた。生産能力を増加した途端に内需が急激に減少したので、各企業は、稼働率を維持するため輸出に力を入れた。しかし、アジア地域における供給過剰と域内の関連産業の需要萎縮によりトンあたりの国際価格は、LDPE（低密度ポリエチレン）で、

1998年1月の770～790ドルが、1999年1月570～590ドルへ、同期間のHDPE（高密度ポリエチレン）は、650～670ドルが、470～480ドルへ落ち込んだ⁽⁵⁾。ところが、1999年に入ってアジア諸国の景気回復の兆しがみえてくると、価格は上昇し始めた。LDPEは、1999年5月には500ドル台を脱して630～640ドルに、また同様にHDPEは、400ドル台を脱して580～590ドルへ上昇した⁽⁶⁾。

1999年の物量でみた国内需給実績は、関連産業である生活用品、電機・電子、自動車、化学繊維などの需要産業が好転し、対前年比は21.9%増加した⁽⁷⁾。品目別にみると合成樹脂が前年同期比37.1%増加し⁽⁸⁾、全体の内需増加に繋がった。内需が回復傾向をみせるにしたがい、稼働率も上昇し、1999年1月から9月の生産量では前年に比べ9%ほど高く、年間の生産量では1400万トンに回復するとみられる。反面、内需の回復傾向が強まるにつれ、輸出量が鈍化し始め、対前年比36.6%増の1998年に対して1999年は5.3%減少の予想である⁽⁹⁾。最大輸出品目であった合成樹脂の場合、内需の好転で輸出量は7.1%減少した。合繊原料の場合、とくにTPAは内需増加にもかかわらず設備過剰のため輸出も好調で、合繊原料全体の輸出を7.8%増加させた。物量基準でみた輸出は増加しているものの、金額基準でみると1999年1月から4月までの石油化学製品全体の輸出額は20億4000万ドルで、前年同期比では13%の減少となり、輸出採算性が悪化した⁽¹⁰⁾。10月以降の国際価格の上昇により、このまま上昇すれば年間で5%前後の増加になると見込まれている。

2. 財 務

韓国のここ10年間の投資動向をみると、1990年と1996年に投資のピークがあった。過剰投資のため表5にみるように、石油化学全体の経常利益率は、1992年と1993年がマイナスであった。1994年から1995年には経常利益率もプラスに転換し増加の一途をたどるようみえた。しかし、1996年には好況局

表5 石油化学産業の収益状況

(単位: 億ウォン, %)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
売上げ高	2,914.0	3,635.0	4,391.0	5,424.0	6,646.0	6,896.0	7,557.0
経常利益	82.0	-17.0	-187.0	172.0	473.0	61.2	84.5
当期純利益	61.0	-40.0	-210.0	126.0	360.0	23.5	50.5
経常利益率	2.8	-0.5	-4.2	3.2	7.1	1.6	1.1
純利益率	2.1	-1.1	-4.8	2.3	5.4	0.3	0.7
各社の経常利益率							
韓火総合化学	3.1	3.9	-1.9	3.0	4.2	-1.3	1.1
湖南石油化学	0.5	-7.1	-21.2	6.2	11.2	4.0	5.1
LG石油化学	3.0	1.9	2.3	4.3	3.6	0.4	0.6
現代石油化学	-	-20.2	-15.8	1.0	12.3	4.1	1.6
三星石油化学	-	?	-23.7	-3.5	11.3	0.3	0.5
大林石油化学	-	-	1.5	2.3	3.4	0.9	1.0
SK	-	-	1.6	1.4	2.5	0.6	0.5

(出所) 金京泰・呉榮錫『アジア石油化学産業ノ構造変化ト韓国ノ対応』(韓国語) 韓国産業研究院, 1998年, 268ページ。

面が終了し、経常利益率が減少した。1997年はそれがさらに減少した。企業別には、LG石油化学、三星石油化学、SKの経常利益率が1%を割っている。LG石油化学は、1996年にEDCに投資をしている。三星石油化学は、1996年に合繊原料のTPAに投資をしている。また、現代石油化学は、1996年にゴムに投資をしている。巨額な借入金で投資をした企業は、1997年の通貨危機により、経営が極度に悪化した。これに対して規模の拡大よりも合理化を追求してきた湖南石油化学、錦湖石油化学は、相対的に好調であった。

3. 構造調整

石油化学業界は、これまでの重複投資や過剰投資による過当競争と収益性の悪化を改善するため設備投資の大幅な縮小と事業部分の売却による財務構造の改革を積極的に推進している。設備投資の場合、1998年からの新たな設備能力の増設投資は急激に縮小した。前年比では85%の減少をみせている。

生産能力拡大のための投資は、1999年も引き続き縮小し金額基準で1997年の約10分の1になった⁽⁴⁾。

企業の重複・過剰投資解消と収益性改善のため、周辺事業および非主力部分の分離売却を通じた財務構造の改善と、大型企業間の戦略的提携や合併などが進行中である。周辺事業の売却は、三星総合化学と現代石油化学が部分的に設備の売却を行った。三星総合化学は、1999年4月大山団地内にある3500万ドル規模の空気分離設備をイギリスのBOCグループへ売却する契約を締結した。現代石油化学も大山団地内の空気分離設備およびMTBE工場を売却することにした。空気分離設備は7000万ドルで売却する契約を締結したが、年産10万トン規模のMTBE工場も2000万ドルで現代精油へ売却する計画である。これら企業の売却代金は負債償還に充当し、財務構造とキャッシュフローを画期的に改善する計画である。

大林産業と韓火総合化学は、1999年4月両社のエチレン部門を統合することに合意した。これが実現すれば、アジアで1位のエチレン生産企業になる。また、各々HDPE、PPとLDPE、L-LDPE事業部分を交換し事業に特化する。

ビッグディールの一環として推進されている三星総合化学と現代石油化学の合併は、資産調査が行われ相当程度進行中であるが、財務構造の改善のための資金確保が残された課題となっている。両者の合併が行われれば、国内の石油化学業界の競争構造に大きな変化が起こり、他社の合併を促進することになる⁽⁴⁾。

4. 国際競争力と展望

2000年の石油化学産業は、1999年から続く内需の回復により安定した回復基調を維持するとみられている。1999年に鈍化した輸出は、生産能力の増強が予定されていないので、1999年同様大幅な増加は見込めない。

長期的に国際競争力を向上させるためには、現在進行中の構造調整を遂行

し、利益のする体質にしていくと同時に、今後海外の市場支配力を強化し輸出競争力をつけていくことも考慮されるであろう。以前のような借入金に依存した設備の拡張ではない、規模の経済を追求する方法が模索されるであろう。大林産業と韓火総合化学のような戦略的提携もその一つの方法である。また、生産規模の拡大を追求するばかりではなく、汎用製品を生産できる構造への脱皮や環境分野などへの研究開発投資を行い、先進国らしい研究体制を構築していくことも、永い目でみれば長期的成長のための先行投資となる。

第3節 自動車

1. 需給動向

(1) 需給

経済危機後、自動車は深刻な内需不振に陥った。供給サイドをみると、乗用車の生産台数は、表6にみるように通貨危機の起こった1997年には205万台を超えていた。しかし、翌1998年の生産は、140万台と対前年比で31%減少した。商用車などの生産は、対前年比でマイナス28%と乗用車ほど大きくないものの、やはり減少している。これらの結果、自動車合計でみると、生産台数は対前年比30%の減少となった。生産の大幅な減少に対して、販売をみると、乗用車販売の対前年比は21%の減少で生産ほどの減少ではない。商用車などの販売は、対前年比マイナス31%と乗用車より大きい。すなわち、1998年の乗用車販売は、生産より21万台以上多く販売し、抱えていた在庫を処分したことになる。これとは反対に、商用車などは生産が販売を上回り在庫を抱え込んだ。1998年の自動車全体は、乗用車生産台数が落ち込んだ影響で、自動車合計の生産台数も大幅に減少したものの、乗用車販売においては在庫の処分ができた。

1998年の需要をみると、乗用車は内需の落ち込みが顕著で、対前年比53%

表6 自動車の需給実績

(単位: 1,000台, %)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997 (A)	1998 (B)	(A)/(B) (%)
乗用車									
生産(1)	1,128	1,255	1,512	1,692	1,861	2,053	2,058	1,407	-31.6
販売(2)	1,122	1,253	1,529	1,681	1,866	2,087	2,071	1,621	-21.7
(3)=(1)-(2)*	6	2	-17	11	-5	-34	-13	-214	-
内需	745	830	963	1,051	1,062	1,110	1,012	474	-53.2
輸出	376	423	566	629	803	976	1,059	1,147	8.3
商用車など									
生産(1)	369	474	538	619	665	759	760	547	-28.0
販売(2)	372	471	545	612	668	767	758	521	-31.3
(3)=(1)-(2)*	-3	3	-7	7	-3	-8	2	26	-
内需	359	438	472	504	493	534	500	305	-39.0
輸出	14	33	72	108	175	234	257	215	-16.3
合 計									
生産(1)	1,497	1,729	2,050	2,311	2,526	2,812	2,818	1,954	-30.7
販売(2)	1,494	1,724	2,074	2,293	2,534	2,854	2,829	2,142	-24.3
(3)=(1)-(2)*	3	5	-24	18	-8	-42	-11	-188	-
内需	1,104	1,268	1,435	1,555	1,555	1,644	1,512	779	-48.5
輸出	390	456	638	737	978	1,210	1,316	1,362	3.5
稼働率指数 (1995年=100)	86.8	91.1	93.8	96.7	100.0	102.9	92.1	61.5	-
在庫資産増加率	32.8	17.0	16.3	18.4	21.4	3.8	22.0	-20.8	-

(注) マイナスは在庫販売量を示す。

(出所) 韓国自動車工業協会『韓国ノ自動車産業』1995～99年版(韓国語) 19, 29ページ。

稼働率指数は韓国産業銀行『産銀調査月報』1998年12月号, 125ページ, 同1999年10月号, 161ページ。

の減少である。これに対して、輸出は8.3%の増加となり、輸出が需要を支えた。商用車などは、内需、輸出ともに減少しているが、内需の落ち込みは乗用車より少ない。この結果、自動車合計でみると、内需の落ち込みは48%であるが、輸出は乗用車の輸出増加に支えられて3%の増加になった。

韓国の自動車産業は、生産の70%以上が乗用車生産であるという特徴があるため、乗用車の動向が自動車需給の動向を決定する。内需依存が大きい乗用車販売は、内需激減の影響をそのまま受ける結果となった。このことは逆

にいえば、内需が復活すれば生産が復活することを意味する。1999年に入ると、乗用車の内需は急激に拡大し、復活した。

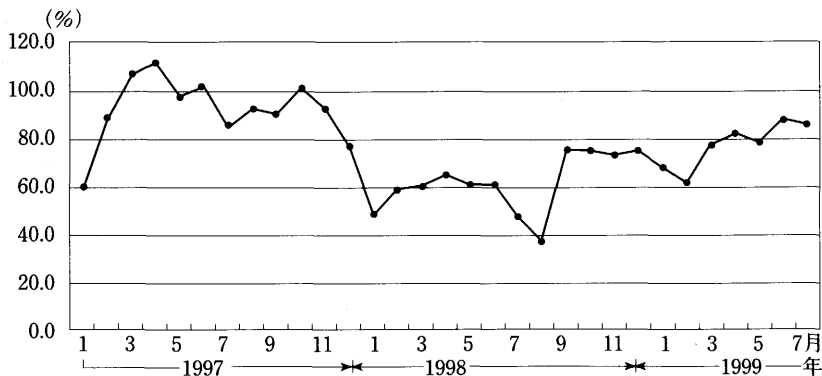
自動車合計の内需の対前年同月比増加率は、1998年8月にマイナス69%まで落ち込み底を打ち、9月になると上昇局面に入った。上昇傾向は1999年1月に前年同月比プラス72%に達してピークとなった後40%台を推移していたが、1999年5月に再び対前年同月比で74%増加した。1999年上半期は、内需の増加とメーカーの新モデル投入効果もあり前年同期比で増加した。

1999年の1～8月までの自動車生産の対前年同期比は、51.7%の増加である。また同じく内需は60.4%の増加、同輸出は22.4%の増加である。内需の復活が生産の増加につながった。

(2) 稼働率と在庫

自動車生産の稼働率指数(1995年=100)は、表6にみるように年平均では1991年以降80以上の高い稼働率指数を維持していたが、危機後の1998年には61に低下した。図1より1997年1月からの月別稼働率指数をみると、1997年は高稼働率指数ではあったが、それはそのまま在庫となっていた可能性が高い。すでに述べたように1998年の販売が生産台数を20万台以上も上回ってい

図1 自動車の稼働率指数



(出所) 韓国産業銀行『産銀調査月報』1998年12月号、125ページ、同1999年10月号、161ページ。

たことは、1997年の在庫を処分をしたことが明らかである。表6から在庫資産増加率をみると、1977年は22%在庫資産が増加し、原材料と製品の在庫を積み上げていたことがうかがわれる。1997年12月 IMF の資金導入が決定された後、稼働率指数は80台を切り、1998年1月は、48を記録した。その後稼働率の低下はいったん収まり小康状態を保っていたが、1998年7月に47、8月に37まで落ち込み底を打った。各企業の操業短縮や構造調整の推進過程で起こった起亜自動車および現代自動車のストライキなどによる影響がある。その後1998年9月に稼働率指数は76%に回復し、それ以降は、上昇と下降を繰り返しながらも、60以上を維持している。1998年は、低稼働率指数であったが、むしろ前年に積み上げた在庫の処理ができ、身軽になった。1998年の在庫資産増加率はマイナス20%であった。

1999年以降の自動車産業は、在庫を一掃し、内需の拡大と為替レートの割安からくる輸出の増大によって、回復軌道に乗った。設備投資拡大の傾向もみられ、再び拡大路線を採用したようにみられる。

2. 拡大路線と財務危機

1997年通貨危機の大きな原因に起亜自動車の倒産があったことは改めて述べるまでもない。完成車メーカーは、外部から資金調達をして設備を拡大した結果、経営が悪化した。1999年には大宇自動車を抱える大宇グループも解散に追い込まれ、危機が再燃するのではないかと心配された。自動車産業を担ってきた主要乗用車メーカー3社のうち2社までが形式的になくなった。ここで形式的というのは、実際には起亜自動車も大宇自動車も生産活動を継続し、本当になくなったわけではないからである。一連の経済危機では、鉄鋼材と並んで自動車産業が大きな原因となったことは疑いない。

自動車産業は、一貫して生産能力を増強してきた⁽¹³⁾。表7は、生産能力と目的別設備投資額、およびその資金源を示したものである。1998年の生産能力は412万台で、1994年の294万台の1.39倍である。生産能力の増強は、

表7 自動車の生産能力と投資

(単位: 1,000台, 億ウォン, かっこ内%)

	1994	1995	1996	1997	1998
生産能力					
乗用車	2,265(76.9)	2,605(79.0)	2,735(79.2)	3,300(79.7)	3,330(80.8)
バス	227(7.7)	265(8.0)	269(7.8)	330(8.0)	355(8.6)
トラックなど	453(15.4)	427(13.0)	449(13.0)	513(12.4)	436(10.6)
計	2,945(100.0)	3,297(100.0)	3,453(100.0)	4,143(100.0)	4,120(100.0)
設備投資額計					
設備能力拡大	18,824(69.0)	16,842(57.4)	30,134(70.8)	28,166(74.6)	10,204(52.3)
自動化・合理化	2,997(11.0)	2,442(8.3)	2,667(6.3)	1,428(3.8)	1,497(7.7)
研究開発	2,104(7.7)	6,437(21.9)	5,218(12.3)	4,917(13.0)	6,329(32.4)
その他	3,338(12.2)	3,615(12.3)	4,543(10.7)	3,234(8.6)	1,496(7.7)
計	27,263(100.0)	29,336(100.0)	42,562(100.0)	37,745(100.0)	19,526(100.0)
資金源別投資額					
株式・社債	7,292(26.7)	9,113(31.1)	16,491(38.7)	18,538(49.1)	9,721(49.8)
金融機関借入	2,923(10.7)	4,770(16.3)	6,654(15.6)	6,849(18.1)	1,301(6.7)
外貨調達	2,452(9.0)	2,763(9.4)	3,655(8.6)	4,087(10.8)	849(4.3)
内部資金	10,942(40.1)	9,131(31.1)	7,591(17.8)	5,477(14.5)	4,549(23.3)
その他	3,654(13.4)	3,559(12.1)	7,841(18.4)	2,794(7.4)	3,106(15.9)
計	27,263(100.0)	29,336(100.0)	33,582(100.0)	37,745(100.0)	19,526(100.0)

(出所) 韓国自動車工業協会『韓国ノ自動車産業』(韓国語) 1998年6月号, 19ページ。および同1999年5月号, 同1999年5月号, 14~15, 19ページ。

乗用車を中心に行われ、乗用車だけでみると1.47倍に増えている。自動車産業の設備投資も、50%以上、多いときには約75%が設備能力拡張を目的として投資されてきた。賃金が上昇したといいつつも自動化や合理化、また研究開発(R&D)への投資ではなく、その多くが規模の拡張に費やされてきた。経済危機後の1998年も、設備能力拡張のための投資が、設備投資額の半分以上を占めている。その資金源をみると、1994年、1995年は、内部資金が30~40%を占めていたのに対して、1996年から1997年は10%台に低下し、急激な設備投資を内部資金でまかないきれず、外部資金への依存を高めざるをえなかったことが示されている⁴⁰。金融機関への依存は、1994年には10%であったが、1997年には18%に増えている。起亜自動車の場合は、外部資金のなかでも総合金融会社の短期金融に高く依存したため、1997年の取り付け騒

表8 完成車メーカーの当期純利益 (単位:億ウォン)

	1995	1996	1997	1998(6月)
現代自動車	1,566.7	868.0	464.8	-12.1
大宇自動車	105.0	519.0	2,512.0	112.0
起亜自動車	115.0	70.0	-3,829.0	-42,352.0
亜細亜自動車	-83.0	-294.0	-4,083.0	-18,828.0
双龍自動車	-1,262.3	-2,284.9	-3,133.2	-3,770.9
現代精工	232.7	201.4	59.2	-453.0

(出所) 韓国産業銀行『産銀調査月報』1998年12月号, 76ページ。大宇証券『上場会社サーベイ』(韓国語) 1998年秋。

ぎが起こり倒産の直接の原因となった。

企業の外部資金への依存の高さが、企業の財務構造を悪化させた。表8は、完成車メーカーの当期純利益を示している。各完成車メーカーの当期純利益が年々悪化していることが示されている。大宇自動車は、例外的に当期純利益が増加しているが、最近大宇自動車は自己資本がマイナスであることが明らかになり、粉飾会計ではなかったかと疑われている。

3. 構造調整

事実上倒産した起亜自動車は、1998年に現代グループの傘下に入り、経営の効率化に努めた。1999年には最終黒字を計上する見通しとなり、起亜自動車は政府に経営の法定管理を解除するよう申請することとした。実際は、多額の負債を棚上げした結果であるため、真の経営改善といえるかどうか疑問である。

大宇自動車の場合は、1997年の通貨危機以前はもちろんその後も拡大路線を追求した。その結果負債がさらに拡大した。しかし、大宇グループは、負債規模を少なく提示したり、系列社間で資金の融通を不当に行ったりして、粉飾会計を行っていた可能性があり、金融監督院は、「大宇グループ粉飾会計調査特別チーム」を1999年12月9日に設置した。また、大宇自動車は売却

されることになり、GM、フォード、現代自動車などが買収の意向を表明している。

4. 国際競争力と展望

大宇自動車の買収先が決まるにはまだ時間がかかるであろう。この間、現代自動車にとっては、つかの間の国内独占体制になる。現代自動車は、自社の社員や三菱商事と三菱自動車に増資を要請し、三菱商事と三菱自動車からは、1999年12月17日1兆ウォンの払い込みを受け、連携を強化した。しかし、これまでと異なり三菱自動車自体も単独で生き残れるかどうか危ぶまれている。日本のメーカーと異なり、とくに技術的な強みや特徴のない韓国のメーカーが単独で生き残ることは非常に困難になる。また、1999年6月末に対日輸入規制が廃止され、日本からの輸入車と競争することになった。一方、大宇自動車をGMが買収すれば、現代自動車の国内シェアはより低くなるわけで、収益率の高い国内マーケットをみすみす奪われることになる。その点からも現代自動車は、大宇自動車を買収したいはずである。しかし、買収資金面からみれば、現代自動車よりもGMが有利である。そのようにみれば、現代自動車が今後生き残るための選択肢はそう多くない。

第4節 造船

1. 需給動向

1998年の世界の新造船受注量は、表9にみるように前年同期比で26%減少した。アジア通貨危機による経済の冷え込みは物流の減少を招き、また同時に船腹量の相対的過剰により、世界の造船需要量が減少した。1998年の韓国の受注量も前年同期比で35%減少し、同年世界受注量トップの日本も前年同

表9 世界新造船受注推移 (単位: 1,000G/T, %)

	1995		1996		1997		1998	
		占有率		占有率		占有率		占有率
日 本	8,906.0	34.9	9,158.0	39.1	15,362.0	42.1	10,979.0	41.1
韓 国	7,762.0	30.4	6,737.0	28.8	13,733.0	37.6	8,819.0	33.0
AWES	4,309.0	16.9	3,690.0	15.8	3,583.0	9.8	4,447.0	16.6
その他	4,553.0	17.8	3,822.0	16.3	3,802.0	10.5	2,493.0	9.3
合 計	25,530.0	100.0	23,407.0	100.0	36,480.0	100.0	26,738.0	100.0

(出所) 韓国産業銀行『産銀調査月報』1998年12月号, 84ページ, および同1999年6月号, 74ページ。

期比で28%減少した。

需要量の減少とともに、ドルベースの船価が下落している。前年同期比でみた1998年の船価は、全船種にわたり大幅に下落し、1999年もバルクキャリアやコンテナ船の船価の下落が続いている。しかし、ウォンでみると、韓国の通貨が大幅に切り下がったため受注競争力は強い。1998年の韓国の新造船受注量は、上半期に通貨危機の影響により不振を極めたが、下半期には活発な受注活動の展開により回復の傾向をみせた。韓国の1ドル=1350ウォン・ベースでの価格は、日本の造船会社にとって10%以上も価格的に有利で、また、過去の為替レートで受注した船舶の建造に為替差益が生じ、企業の収益が大幅に好転している。

2. 財務状況と構造調整

韓国の造船業界は、大型造船所の現代重工業、大宇重工業、三星重工業などが中心になり好調な受注が続いている。これに対して1997年に不渡りを出した漢拏重工業および大同造船、ならびに小型造船所である青丘造船、西海造船など11社は、経営正常化が進められている。漢拏重工業倒産の原因は、財務構造の悪化にもかかわらず、第二金融圏とされる非預金銀行から短期かつ高金利の資金を借り入れ、大規模な造船所を建設したためである。また大

同造船は、韓宝鉄鋼などの不渡りにより連鎖倒産した。漢拏重工業は、アメリカの投資銀行であるロスチャイルド社のブリッジローン導入と資産売却により債務を返済した後、正常化する計画である。また幸運にも、法定管理に入った後、キプロスの海運会社から30万重量トン（DWT）級の超大型タンカー（VLCC）2隻を1億4000万ドルで受注した。この結果、資金難の緩和と工場稼働率の向上や、外資誘致へも肯定的効果がみられ、経営に大きく貢献した。また、大同造船は、国内造船所では建造能力が40万総トンで国内6位の中型造船所であり、1997年8月に法定管理の認可を受け債務返済計画にもとづいて再建中であるが、1998年8月にカタールからコンテナ船2隻を受注し、その後も受注は活発化している。

3. 競争力と展望

日本の造船工業会は、1999年の韓国の造船受注量が1000万総トンを超える
と予想し、800万総トン台にとどまる可能性の高い日本を上回り、1993年以
来6年ぶりに受注量世界1位になるであろうと発表した⁴⁰。また、2000年
には、完工量でも1956年以来世界1位の座を守ってきた日本を抜く公算が強
くなり56年ぶりの首位の交代が起こるとしている。その原因として、韓国
が1997年まで続けてきた設備増強の効果が現れてきたことと、何といても
ウォンの切り下げが韓国の受注価格を日本の10%から20%安くしていると
分析している。また、最近の受注傾向をみると、韓国が高付加価値船である
コンテナ船やLNG船を受注し、反対に相対的に低付加価値のバルクキャ
リアを日本が受注し、ここでも受注船の逆転現象が起こっているとしている。
LNG船は、現代重工業がナイジェリアから2隻を3億3000万ドルで受注し
た。これは、先端技術が集約された高付加価値船で、1989年に韓国ガス公
社が国内で初めて発注し建造した。したがって、LNG船の初建造以来10年
目にして初めて海外からの受注に成功したことになる。この間、技術は国内
で開発され蓄積され、これまでのように外国からの借り物の技術ではないとい

う点に強みがある。韓国の造船業が、為替の効果があるとしても日本と互角に競争できるまで技術的にも成長してきたことは間違いない。

今後は、造船機資材企業の国際競争力強化のため、国産化がより急務である。造船機資材工業協会によると、同業界は、政府の資本財産産業育成のための戦略品目国産化施策を積極的に活用し、これまで輸入に依存していたディーゼルエンジン用ピストンや漁船用探知器などの関連機資材の国産化に成功した。国産化に成功した品目は、テスト段階を経て現代重工業、大宇重工業、三星重工業などの韓国国内大型造船所に納品され、相当の輸入代替効果が期待され、一部は外国への輸出も検討されている。

結 論

冒頭「はじめに」で述べたように、通貨の切り下げは、輸出価格競争力を高めている。造船産業の場合は、為替効果と分析されているものの、日本を追い越し、受注量、完工量ともにトップになろうとしている。石油化学や鉄鋼は内需の充足のため輸出が減少しているが、これも構造調整を経て日本と互角に競争できる条件を形成しつつある。自動車は、世界的に大編成の時代に突入し、現代自動車もその例外であることはできない。自動車は、技術革新により2000年以降新たなコンセプトの自動車が誕生する可能性が高く、現代自動車も今後世界の強豪のネットワークに乗らなければ、生き残っていくことは難しいであろう。各産業は、世界トップの座を獲得すべく再び巨大な投資をする様相もみせており、規模の経済への信頼にもとづく設備拡張路線に大きな変更はないであろう。

〔注〕—————

(1) 『上場企業分析』（韓国語）各年。

(2) 韓宝鉄鋼が設備拡張のために資金調達をどのように行ったかについては、野

副伸一「韓宝鉄鋼にみる政経癒着」(谷浦孝雄編『韓国経済—構造改革の諸問題—』アジア経済研究所, 1999年) 参照。

- (3) 日本鉄鋼連盟『韓国鉄鋼業の動向』1999年, 14ページ。
- (4) 金京泰・呉榮錫『アジア石油化学産業ノ構造変化ト韓国ノ対応』(韓国語) 韓国産業研究院, 1998年, 251ページ。
- (5) 韓国産業銀行『産銀調査月報』(韓国語) 1999年6月号, 20ページ。
- (6) 同上。
- (7) 同上誌, 1999年12月号, 32ページ。
- (8) 同上, 28ページ。
- (9) 同上。
- (10) 同上誌, 1999年6月号, 22ページ。
- (11) 同上, 23ページ。
- (12) 同上, 20ページ。
- (13) 水野順子「自動車産業」(アジア経済研究所『国別通商政策研究事業報告書』1997年3月) 98~125ページ。
- (14) 資金調達については, 水野順子「過剰投資と経営の悪化」(谷浦編『韓国経済…』) および笠井伸幸「自動車産業の経営危機と構造再編」(谷浦編『韓国経済…』) を参照。
- (15) 『日刊工業新聞』1999年12月15日。